





GUIDE PRATIQUE

AVANT-PROPOS

Pourquoi ce guide ?

Ce guide est rédigé à l’attention des Bénévoles assurant un rôle de Signaleur sur les courses cyclistes. Cet ouvrage répondra à toutes vos questions pratiques juridiques.

Il est vrai que les motards qui encadrent les courses ne sont pas ou peu informés sur le déroulement des épreuves. Le plus souvent, ils démarrent sur les courses sans savoir exactement leur rôle et sans connaissance du cadre juridique.

La première partie de ce guide sera consacrée au cadre juridique du "Signaleur" tel qu’il est défini par le code de la route.

La deuxième partie vous apprendra à évoluer à l’intérieur de la course et à signaler son passage, en fonction du rôle qui vous est attribué. Nous évoquerons les personnes transportées. Que faire en cas d’accident ; vos recours ? Comment être assuré en milieu sportif ? Vos relations avec les autres usagers de la route.

Une troisième partie commentera les déplacements des motards sur leurs activités.

Notre association a déjà encadré environ 650 épreuves depuis sa création en 1994. Son expérience vous permettra d’évoluer avec davantage de sérénité sur les épreuves parfois difficiles. Vous le verrez par vous-même aucune course ne se ressemble. Vous subirez les intempéries, les fléchages aléatoires, les voitures ouvreuses non équipées ou qui ne connaissent pas leur parcours, la radio qui ne fonctionne pas correctement, les chutes, les véhicules suiveurs qui déboîtent dans l’indifférence la plus totale, des commissaires moto qui n’ont pas de casque ou qui ne sont jamais montés sur une moto…

Nous allons vous préparer à circuler avec ce petit monde en vous donnant connaissance de son fonctionnement. Vous n’aurez plus qu’à vous concentrer sur votre rôle et à apprécier la beauté de la course !

SOMMAIRE

CADRE JURUDIQUE DU "SIGNALEUR"

Les courses cyclistes évoluant sur la voie publique sont astreintes au respect du code de la route. Ce même et seul "Code de la route" définira vos responsabilités en cas d'accident. Il est important de connaître les articles qui régissent votre activité avant l'usage? Après il sera trop tard!

- **Sécurité des courses et épreuves sportives**

L'article R. 411.30

L'autorité administrative compétente pour exercer le pouvoir de police en matière de circulation routière peut réglementer la circulation, l'interdire temporairement en cas de nécessité et prévoir que l'épreuve, la course ou la compétition sportive bénéficie d'une priorité de passage portée à la connaissance des usagers par une signalisation appropriée définie par arrêté du ministre de l'intérieur, du ministre chargé des armées, du ministre chargé des transports et du ministre chargé des sports.
Le fait de contrevenir aux restrictions de circulation édictées en vertu du présent article à l'occasion des épreuves, courses ou compétitions sportives est puni d'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

⇒ ***Des personnes proposées par les organisateurs de l'épreuve et agrées par l'autorité administrative, appelés "signaleurs"*** *facilitent ainsi le déroulement des courses et des épreuves uniquement à signaler aux autres usagers de la route le passage de la course et la priorité qui s'y attache.*
Les signaleurs doivent être identifiables au moyen d'un brassard marqué "COURSE" *et doivent être en possession d'une copie de l'arrêté autorisant la course. Ils ne disposent d'aucun pouvoir de police et ne peuvent en aucun cas et d'une quelconque manière s'opposer à la circulation ou au passage d'un usager qui ne respecterait pas cette priorité, mais dans pareille situation, ils doivent en rendre compte immédiatement et avec le plus de précision possible à l'officier de police judiciaire ou l'agent de police judiciaire le plus proche, présent sur la course.*
En effet, la création de signaleurs, faite principalement dans un but de meilleure sécurité des courses ne se substitue pas à la présence des forces de police ou de gendarmerie, mais permet un service d'ordre allégé.
Aussi, les préfets veilleront à ce que les courses qu'ils autorisent disposent d'un encadrement de police ou de gendarmerie suffisant (sur les ponts de passage les plus délicats, notamment) mais également d'un effectif adapté de signaleurs pour faciliter le respect des règles de priorité.
Les arrêtés d'autorisation devront tenir compte des ces données nouvelles.
Dans le cas d'absence ou d'insuffisance du nombre de signaleurs, il leur appartiendra d'imposer aux organisateurs, et à leur frais, les forces de l'ordre nécessaires; à défaut d'engagement de prendre en charge ces frais, ils pourront ne pas autoriser la course, le conventions entre la Gendarmerie Nationale ou la Police Nationale devant être préalablement passées avec l'organisateur selon les modalités propres à chacune des deux administrations.
L'agrément accordé aux signaleurs leur sera retiré s'il apparaît qu'ils ne sont pas conformes à l'exercice de la mission qui est la leur.
La constatation de l'infraction ne pourra être effectuée que par les forces de police ou de gendarmerie présentes sur l'épreuve, soit par constatation directe, soit sur compte rendu le plus immédiat possible du ou des signaleurs qui en sont témoin. (Circ. NOR INT D 9200284 C – Minist. Int. Du 8-10-92).

- **Agrément des représentants des organisateurs**

L'article R. 411.32

L'autorisation peut être subordonnée à l'agrément par l'autorité administrative de représentant de la fédération sportive ou de l'association qui organise l'épreuve, la course ou la compétition sportive.
Les représentants qui doivent être majeures et titulaires du permis de conduire sont chargés, sur l'itinéraire emprunté, de signaler l'épreuve, la course ou la compétition sportive aux usagers de la

route. Dans l'accomplissement de leur mission, ils sont tenus de se conformer aux instructions des membres des forces de polices ou de gendarmerie présents sur les lieux. Ils leur rendent compte des incidents qui peuvent survenir.

- **Non respect des dispositions réglementant les courses**

L'article R. 411.32

Le fait, par tout organisateur, hors le cas du défaut d'autorisation des courses des véhicules à moteurs, de contrevenir aux dispositions réglementant les courses de toute nature, ainsi que les épreuves ou compétitions sportives, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de quatrième classe.

ROLE DES SIGNALEURS

Application du décret n°92-753 du 3 août 1992 modifiant le Code de la route et relatif à la sécurité des courses et épreuves sportives sur les voies ouvertes à la circulation
Arr. du 26 août 1992 (J.O. du 11/9)

Art.1 – La signalisation de la priorité de passage d'une compétition ou épreuve sportive autorisée dans les conditions prévues aux articles R.411-30, 411-31 et 411-32 du code de la route et assuré selon les modalités par le présent arrêté.

Art.2 – Les personnes proposées par les organisateurs des épreuves et compétitions sportives pour signaler la priorité de passage prévue aux articles R.411-30, 411-31 et 411-32 du Code de la route sont agrées par l'autorité administrative. Elles prennent le nom de "signaleur". L'arrêté qui autorise l'épreuve mentionne les noms, adresse et qualité des signaleurs désignés pour l'épreuve.

Art.3 – Les signaleurs doivent être indentifiables par les usagers de la route au moyen d'un brassard marqué "COURSE" et être en possession d'une copie de l'arrêté autorisant l'épreuve.

Art.4 – La signalisation utilisée est celle qui sert à régler manuellement la circulation, telle qu'elle est définie ai livre I°, 8° partie, de l'instruction interministérielle relative à la signalisation routière: piquet mobile à deux faces, modèles K10(un par signaleur). Pourront en outre être utilisés les barrages modèles K2, prés signalés, signalant un obstacle de caractère temporaire et sur lesquels le mot "COURSE" est inscrit.

Art.5 – Les équipements prévus à l'article 4 doivent être fournis par l'organisateur.

Art.6 – Les signaleurs devront être présents et les équipements mis en place un quart d'heure au moins, une demi-heure au plus avant le passage théorique de la course et retirés un quart d'heure après le passage du véhicule annonçant la fin de course. Des personnes proposées par les organisateurs de l'épreuve et agréées par l'autorité administrative, appelés "signaleur" facilitent ainsi le déroulement des courses et des épreuves sportives. Leur mission consiste uniquement à signaler aux autres usagers de la route le passage de la course et la priorité qui s'y attache. Ils ne disposent d'aucun pouvoir de police, ne peuvent en aucun cas et d'une quelconque manière s'opposer à la circulation ou au passage d'un usager qui ne respecte pas cette priorité, mais dans pareille situation, ils doivent rendre compte immédiatement et avec le plus de précisions possibles à l'officier de police judiciaire ou à l'agent de police judiciaire le plus proche, présent sur la course. En effet la création des signaleurs, faite principalement dans un but de meilleure sécurité des courses ne se substitue pas à la présence des forces de police ou de gendarmerie, mais permet un service d'ordre allégé.

Articles du code de la route
En rapport avec la fonction du signaleur

Article R.412-9 – En marche normale, le conducteur doit maintenir son véhicule près du bord droit de la chaussée autant que lui permet l'état ou le profil de celle-ci.
Toutefois, un conducteur qui pénètre sur un carrefour à sens giratoire comportant plusieurs voies de circulation en vue d'emprunter une sortie située sur sa gauche par rapport à son axe d'entrée peut serrer à gauche.
Chaque manœuvre de changement de voie à l'intérieur du carrefour à sens giratoire reste soumise aux règles de la priorité et doit être signalée aux autres conducteurs.
Le fait, pour tout conducteur, de ne pas maintenir, en marche normale, son véhicule près du bord droit de la chaussée est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.
Le fait, pour tout conducteur, de circuler en marche normale, sur la partie gauche de la chaussée à double sens de circulation est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.
Cette contravention donne lieu de plein droit à la réduction de trois points du permis de conduire.
Toutefois, le conducteur qui circule en marche normale sur la partie droite de la chaussée, du fait qu'il ne dépasse pas l'axe médian, est en infraction s'il ne maintient pas son véhicule le plus près possible du bord de la chaussée, autant que lui permet celle-ci.

Article R.414-1 – Les croisements s'effectuent à droite.
En cas de croisement de véhicules, chaque conducteur doit serrer sur sa droite autant que le lui permet la présence d'autres usagers.
Toutefois, certaines intersections peuvent être aménagées de telle façon que le conducteur doive, en fonction de la signalisation, serrer sur sa gauche pour permettre le croisement.
Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Article R. 414-4

I.- Avant de dépasser, le conducteur doit s'assurer qu'il peut le faire sans danger.
II.- Il ne peut entreprendre le dépassement d'un véhicule que si:
1° - qu'il a la possibilité de reprendre sa place dans le courant normal de la circulation sans gêner celle-ci;
2° - que la vitesse relative des deux véhicules permettra d'effectuer le dépassement dans un temps suffisamment bref;
3° - Il n'est pas lui-même sur le point d'être dépassé.
III.- Il doit, en outre, en cas de nécessité, avertir de son intention l'usager qu'il veut dépasser.
IV.- Pour effectuer le dépassement, il doit se déporter suffisamment pour ne pas risquer de heurter l'usager qu'il veut dépasser. Il ne doit pas en tout cas s'en approcher latéralement à moins d'un mètre en agglomération et d'un mètre et demi hors agglomération s'il s'agit d'un véhicule à traction animale, d'engin à deux roues, d'un piéton, d'un cavalier ou d'un animal.
V.- Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions II à IV ci-dessus est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.
VI.- Cette contravention donne lieu de plein droit à la réduction de trois points du permis de conduire.

Article R. 417-1

I.- En agglomération, tout véhicule à l'arrêt ou en stationnement doit être placé par rapport au sens de circulation selon les règles suivantes:
1° Sur l'accotement, lorsqu'il n'est pas affecté à la circulation de catégories particulières d'usagers et si l'état du sol s'y prête;
2° Pour les chaussées à double sens, sur le coté droit de celle-ci, sauf dispositions différentes prise par l'autorité investie du pouvoir de police;
3° Pour les chaussées à sens unique, sur le coté droit ou gauche, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.
II.- Tout arrêt ou stationnement contraire aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe.

Article R. 417-4

I.- Hors agglomération, tout véhicule à l'arrêt ou en stationnement doit être placé autant que possible hors de la chaussée.

II.- Lors qu'il ne peut être placé que sur la chaussée, il doit l'être par rapport au sens de la circulation selon les règles suivantes:
1° Pour les chaussées à double sens, sur le coté droit de celle-ci, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police;
2) Pour les chaussées à sens unique, sur le coté droit ou gauche, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.
III.- Tout stationnement contraire aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe.

Article R. 417-8

Tout conducteur ne doit s'éloigner du lieu de stationnement de son véhicule qu'après avoir pris les précautions utiles pour prévenir tout risque d'accident du fait de son absence.
Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe.

-∂∂∂-

Aussi, les préfets veilleront à ce que les courses qu'ils autorisent disposent d'un encadrement de police ou de gendarmerie suffisant, sur les points de passage les plus délicats, notamment, mais également d'un effectif adapté de signaleurs pour faciliter le respect des règles de priorité. Les arrêtés d'autorisation devront donc tenir compte de ces données nouvelles. Dans le cas d'absence ou d'insuffisance du nombre des signaleurs, il leur appartiendra d'imposer aux organisateurs, et à leur frais, les forces de l'ordre nécessaires; à défaut d'engagement de prendre en charge ces frais, ils pourront ne pas autoriser la course, les conventions entre la gendarmerie nationale et la police nationale devant être préalablement passées avec l'organisateur selon les modalités propres à chacune des deux administrations. L'agrément accordé aux signaleurs leur sera retiré s'il apparaît qu'ils ne sont pas conformés à l'exercice de la mission qui est la leur.

-∂∂∂-

Comme vous pouvez le constater, le législateur a prévu une panoplie d'articles nous concernant. Nous avons sélectionné les plus importants. Respectez le plus possible ces articles lors de vos évolutions sur les épreuves.
Lorsque vous avez un passager, qu'il soit ardoisier, commissaire ou cameraman soyez prudent ne vous laissez pas influencer par ces personnes. Elles peuvent vous solliciter pour orienter votre position dans la course, mais certainement pas vous dicter votre "conduite".
Le conducteur c'est vous!
Les règlements de la Fédération Française de Cyclisme gèrent l'organisation et le déroulement des épreuves. Ces règlements ne seront jamais pris en compte lors de la rédaction d'un constant amiable. Nous vous invitons donc à bien étudier le cadre juridique dans lequel vous allez évoluer, afin d'éviter de vous retrouver dans une situation difficile.
La fonction du signaleur prévue par le législateur consiste uniquement à signaler aux autres usagers de la route le passage de la course. Nous verrons plus loin que cette fonction est bien plus complexe au milieu d'un peloton.
Ce cadre juridique étant défini, nous allons passer au fonctionnement d'une course cycliste, savoir se placer, où se garer, utiliser son drapeau…

EQUIPEMENT

"Chaque signaleur devra être identifiable grâce à un brassard avec mention "**COURSE**" et être en possession d'une copie de l'arrêté autorisant la course"
Selon les articles R 411-30, 411-31 ET 411-32 du CR.
L'ABEC prévoit un équipement complémentaire qui vous sera très utile.

- Une chasuble de couleur jaune avec mention "**Motard officiel**", d'un autocollant de couleur jaune fluo, "**Sécurité Courses**" sur le devant de la moto. L'ensemble est très visible des autres usagers de la route.
- Un **sifflet**, pour signaler au peloton un danger immédiat ou pour signaler l'arrivée de la course à un usager distrait.
- Un **drapeau jaune** pour indiquer les obstacles ou dangers aux coureurs. Il sera également employé pour indiquer la direction à prendre en cas de fléchage insuffisant.
- Une **radio de type Ci bi** pour suivre l'évolution de la course (écart entre plusieurs groupes, incident, besoin de signaleurs à un endroit précis). Nous signalons que nous n'émettons pas de message, n'intervenant pas dans l'organisation de l'épreuve.
- Une rallonge de micro, pour un passager du type commissaire ou ardoisier, lesquels interviennent sur la fréquence (classement, irrégularité…).
- Une pochette plastique transparente, pour y glisser l'itinéraire de la course en cas de pluie.

LE DRAPEAU JAUNE

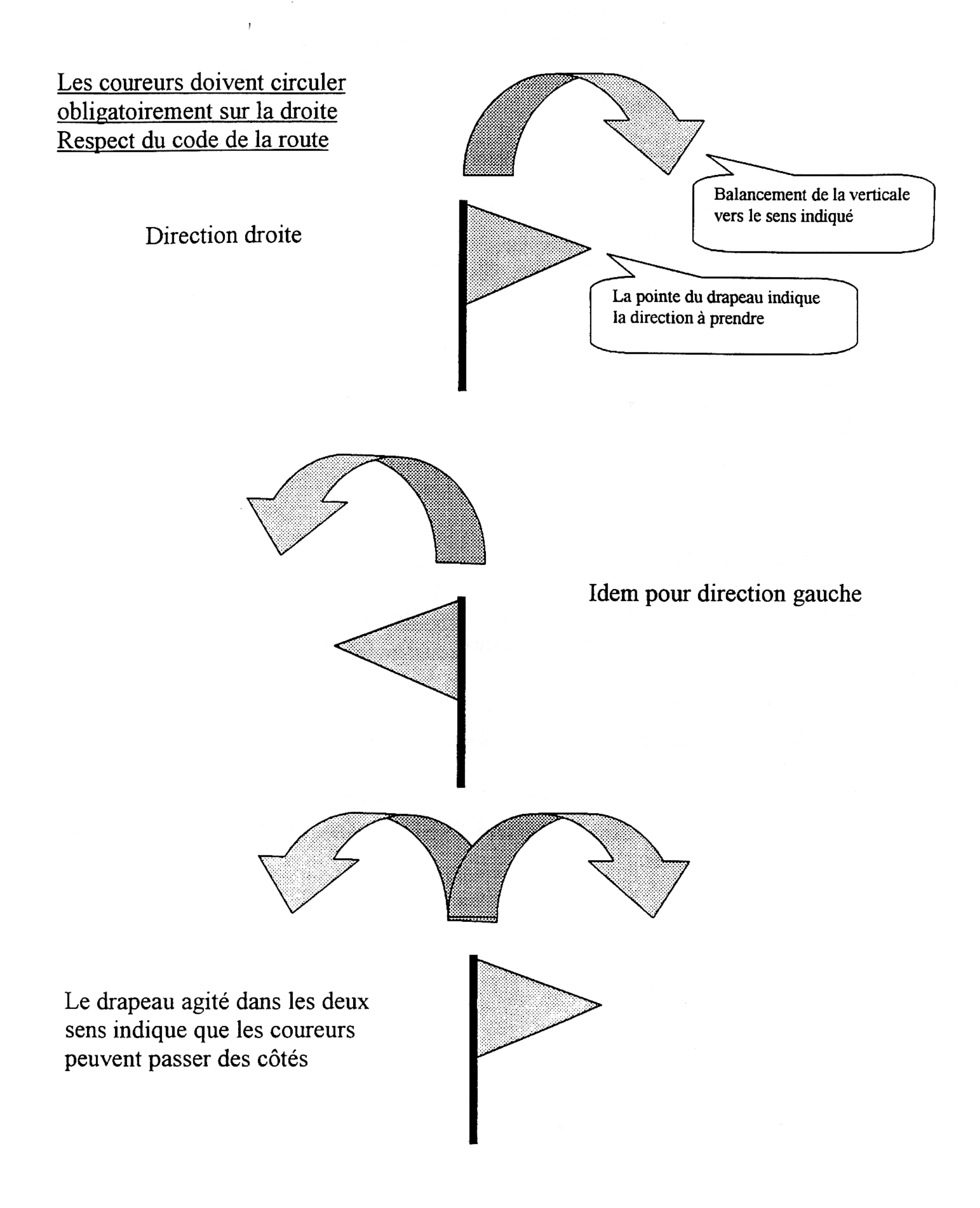
Ce drapeau est indispensable sur les courses cyclistes. Il est compris de tous. C'est pourquoi son emploi nécessite une information avant de l'utiliser.

Le drapeau est à utiliser à chaque obstacle qui peut présenter un danger pour les coureurs (terre-plein, îlot, borne, gravillons, gasoil, véhicule mal stationné…). Vous renforcerez vos signaux visuels par des coups de sifflet bref afin d'avertir les coureurs du milieu du peloton qui ne vous voient pas.

Il sera également utilisé pour signaler la direction à prendre, en cas de changement de direction brusque ou mal indiquée.
L'interprétation qui en est faite à ce moment est très importante, d'où l'obligation d'en apprendre le langage.
La pointe du drapeau indique la direction à prendre, et il est balancé de la verticale vers le sens indiqué.
Si la direction est à gauche et à droite d'un terre-plein, vous le signalez en balançant le drapeau des deux cotés.
Le signaleur qui se trouvera sur le terre-plein, se placera juste derrière le panneau de signalisation, tout en restant visible, afin de ne pas se faire percuter par un coureur distrait par l'effort (sifflet toujours prêt).

Voir page suivante, croquis.

UTILISATION DU DRAPEAU



AU DEPART DE LA COURSE

Nous prenons contact avec le directeur de course et le responsable des gendarmes ou des policiers, afin de remplir notre feuille de véhicule suiveurs (nous verrons plus loin pourquoi) et de connaître les différentes difficultés susceptibles d'être rencontrées lors de l'épreuve.

Un petit rappel des règles de prudence sur la course.

- Je respecte le plus possible le code de la route
- Je ne roule jamais de front ou groupé
- Je signale à l'aide de mon drapeau, les rétrécissements, îlots, trous, gasoil…
- Je pilote ma moto au rétroviseur, j'évite de me retourner
- Si un coureur est dans ma roue, je n'accélère pas, je ralentis progressivement et je le laisse doubler
- Je ne reste pas entre une échappée et le peloton sur le point de se rejoindre
- Je ne dépasse pas le véhicule du directeur de course utilisant son drapeau ou sa raquette de couleur rouge
- J'utilise les parkings et les routes pour stationner les véhicules circulant dans l'axe de la course.

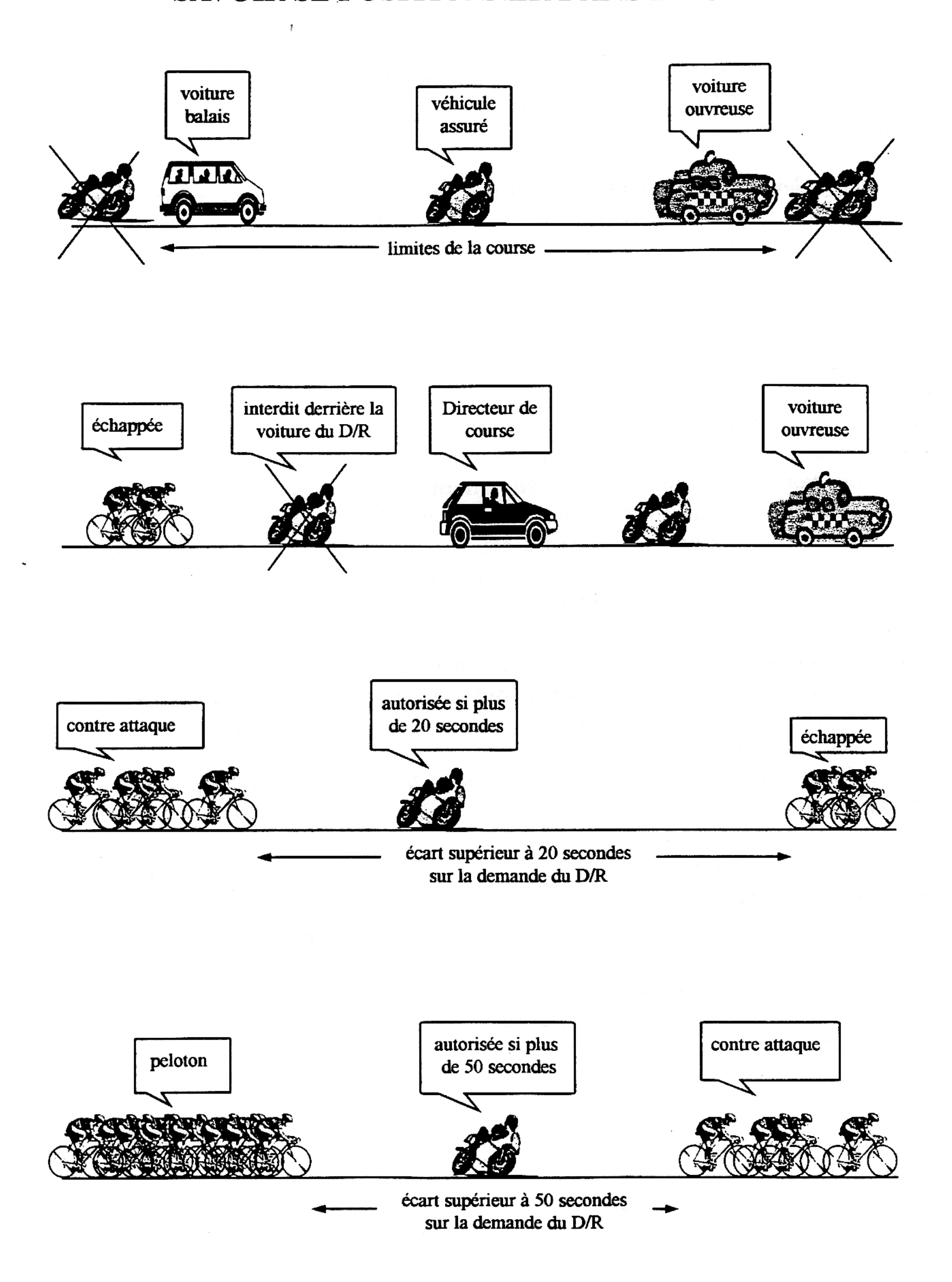
OU GARER MA MOTO

- Je n'utilise jamais ma moto comme barrage routier
- Je me stationne toujours en dehors de la progression des coureurs
- Je ne stationne jamais ma moto sur la chaussée d'un rond-point
- Je ne m'éloigne pas de ma moto stationnée moteur en route

DEPASSEMENTS

- Je dépasse doucement les coureurs sans les gêner ni les favoriser. Je ne m'énerve pas, je choisis le moment propice
- J'évite de dépasser dans les vingt derniers kilomètres
- Je ne dépasse plus dans le dernier kilomètre et lors des classements grimpeurs, animateurs, primes…

SAVOIR SE POSITIONNER DANS LA COURSE



LE DEPASSEMENT

Le dépassement est la manœuvre la plus délicate sur une course cycliste. Elle demande beaucoup d'attention et requière quelques règles préventives, afin de ne pas se retrouver en situation difficile.

Votre vitesse devra être légèrement supérieure aux éléments dépassés, pour rester maître de votre en toutes situations. Vous devrez être à tout moment, capable de modifier votre allure ou votre trajectoire, sans que cela représente un danger pour vous ou pour les autres.

Dépassement des coureurs

Les coureurs circulant le plus souvent sur le coté droit de la chaussée, privilégiez les dépassements par la gauche.
La ligne droite est le seul endroit ou vous pouvez dépasser par la droite.
Si vous tentez un dépassement des coureurs par la droite alors que vous abordez une courbe, vous serez automatiquement enfermé par le peloton en sortie de courbe, ce dernier revenant sur sa droite chaque fois. D'autre part dans un virage à droite vous gênerez considérablement les coureurs en élargissant votre trajectoire pour prendre la courbe, alors que les coureurs emprunteront le point de corde.
Ce coté droit est réservé également pour les coureurs en difficulté (crevaison, soins…).
En dépassant du côté gauche, dans un virage à droite il vous reste toute la partie de gauche de libre. Dans un virage à gauche, vous devrez vous insérer juste durant le passage du point de corde des coureurs, ensuite la route sera libre puisque les coureurs vont reprendre leur droite.
Dépassez les coureurs sans les gêner ni les favoriser. Ne vous énervez pas, choisissez le moment propice.

Si le dépassement devient impossible

En ligne droite, laissez vous glisser vers l'arrière, sans modifier votre trajectoire et sans freinage brusque. Les coureurs vous dépasseront naturellement.
En courbe, maintenez votre vitesse égale aux coureurs et faites votre place avec eux, à la sortie de virage continuez votre progression.
Dans tous les cas conservez votre place sur la chaussée, **à aucun moment vous ne roulez sur le bas côté**, chute assurée…

OBSTACLES

Les obstacles à signaler sont nombreux. Il peut s'agir d'un îlot, de travaux, d'un container, d'un véhicule, de gravillons, d'un rétrécissement, d'une voie ferrée, d'un virage serré…

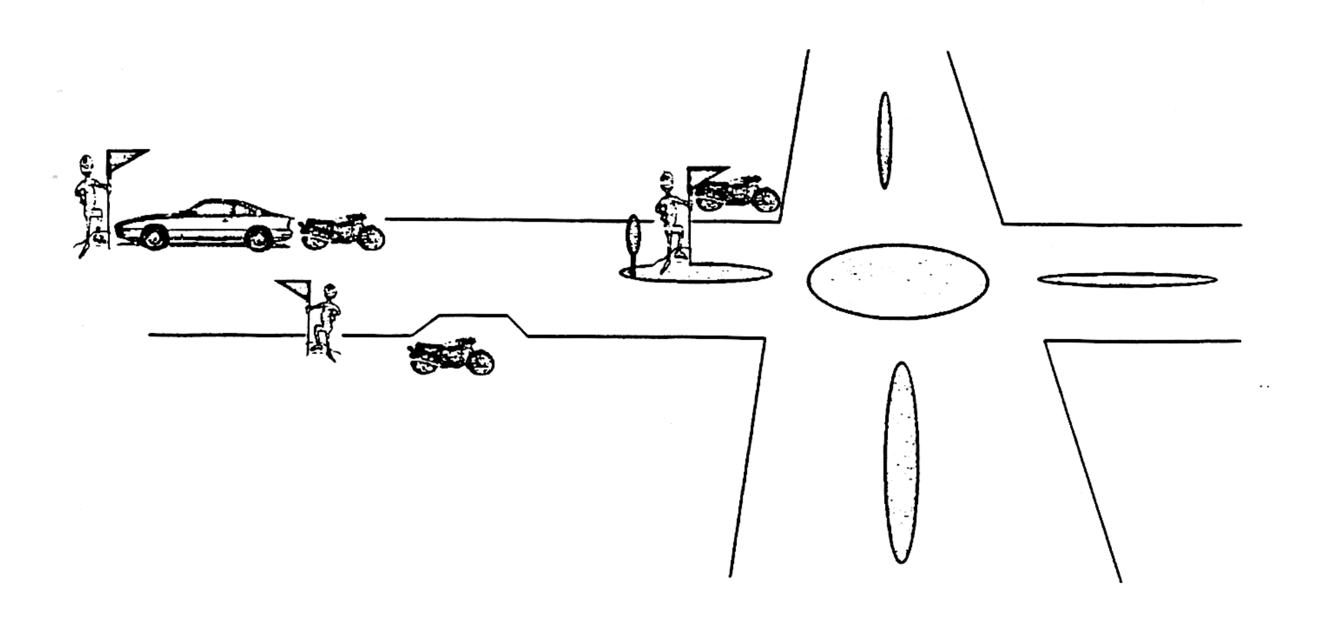
Chaque fois les obstacles seront signalés avec le drapeau, renforcé par des coups de sifflet brefs.

Attention de ne pas occasionner plus de gêne avec sa moto. Toujours la placer après l'obstacle. Vous n'aurez plus à le franchir et vous bénéficierez d'une protection naturelle.

Signaler suffisamment tôt les obstacles en fonction de leur nature.
Exemple : gravillons, rétrécissements…

Lors de grandes lignes droites, n'hésitez pas à signaler les véhicules arrêtés sur la gauche de la chaussée.

Un minimum de motards s'arrêtera pour signaler les obstacles, afin de conserver un maximum de signaleurs sur l'avant de la course.



Surtout **vous ne vous arrêtez jamais**, un coureur pourrait être surpris ou un véhicule d'un directeur sportif pourrait vous heurter à l'arrière.

Pour signaler votre présence employez le sifflet, moins agressif que le klaxon.

- Evitez de dépasser dans les vingt derniers kilomètres.
- Ne dépassez plus dans le dernier kilomètre et lors des classements grimpeurs, animateurs, primes…
- Lorsque le directeur de course utilise sa raquette rouge, vous attendez son autorisation pour dépasser.

Dépassement des véhicules suiveurs
Soyez particulièrement vigilant, les directeurs sportifs sont absorbés par la course et ils ne feront pas toujours attention à vous.

Avant de dépasser, observez si le conducteur vous regarde dans son rétroviseur.
N'hésitez pas à utiliser vos phares, klaxon, sifflet.

Vous ne devez pas rester avec les véhicules suiveurs. Repassez à l'avant.

Le seul motard autorisé à séjourner entre les véhicules suiveurs est celui qui transporte le commissaire qui contrôle la régularité des ravitaillements, dépannages…

Evitez le dépassement entre deux véhicules. Soyez à l'écoute de la radio pour savoir si un directeur sportif a été autorisé à remonter à l'avant.

LES ANIMAUX

Les courses circulant dans nos campagnes, sont amenées à rencontrer des animaux de toutes sortes, des chats, des chiens, des moutons, des vaches, des chevaux…

Il faut savoir que les animaux seront très vite apeurés avec le bruit de nos moteurs, mais surtout avec la radio utilisée avec des hauts parleurs extérieurs.

Votre phare aveuglera l'animal qui risque de rester figé au milieu de la chaussée, ou pire de se sauver dans le sens de votre phare, soit parallèlement à la chaussée.

Conduite à tenir
Dans un premier temps, si l'animal est imposant (ex.: vache, cheval…) ne pas hésiter à signaler sa présence avec la radio, puis éteignez celle-ci ainsi que votre phare.
Si cela est possible intervenez plutôt à pied que sur votre moto, l'animal vous obéira mieux, et vous risquerez moins d'endommager votre machine.
Lorsqu'il se trouve hors trajectoire des coureurs, essayez de contenir l'animal, en faisant barrage, jusqu'au passage de la course.
Si possible, avisez un riverain de la présence de la bête.

LES AUTRES USAGERS

Les courses ont lieu sur les voies ouvertes à la circulation. Il faudra garder toujours à l'esprit que nous sommes pas seul sur la route.
L'habit ne fait pas le moine…mais il y contribue !
Les apparences ne jouent pas toujours en faveurs des motards, blousons, casque…
Ajoutez à cela un engin puissant, capable d'accélérations brutales et déplacements vifs, et la panoplie sera parfaite, bien que caricaturale !
Les motards sont environ 1 million en France, donc très minoritaires. L'ensemble des usagers a sans doute besoin d'apprendre à nous connaître…
Il est toujours surprenant de voir arriver en face de soi un motard tout agité qui vous fait des appels de phares et de grands signes. Ne vous énervez pas sur votre moto, si l'automobiliste que vous venez de croiser ne vous comprend pas. Il faut se mettre à sa place, nous sommes dimanche il circule en famille et ne sait pas forcément qu'une course cycliste va croiser sa route durant quelques minutes. Ce n'est que la multiplicité des signaleurs qui finira par le faire ralentir.
Faites des gestes clairs sans hésitations avec une grande amplitude. N'hésitez pas, si cela est possible à renseigner les usagers.

Pour éviter de se trouver en situation de danger avec les autres usagers respectez ces quelques règles élémentaires.
Respectez le plus possible le code de la route, tout le monde n'est pas aussi alerte et initié que vous !
Evitez de circuler sur la voie de gauche, surtout si cela est inutile.
Ne roulez jamais de front ou groupé. Je dépasse à allure réduite, surtout si des véhicules étrangers sont dans la course. Il est toujours surprenant de voir un véhicule quitter la course par une petite route de gauche alors que vous êtes entrain de dépasser.
Je n'utilise jamais ma moto en barrage routier.
Utilisez votre drapeau et votre sifflet pour faire passer le message aux automobilistes. Bien utilisés vous serez surpris de leur efficacité.

Si vous avez la chance d'avoir sur l'épreuve la présence des motards de la police ou de la gendarmerie, vous verrez qu'ils se placent généralement en ouverture de la course et devant le peloton. Votre rôle se limitera à pré signaler le passage de la course en invitant les automobilistes à ralentir. Ces derniers se stationneront naturellement à la vue des feux spéciaux (bleus) de la moto. Evitez de rouler à côté du motard professionnel, il sait ce qu'il a à faire. Quand à vous, vous formez une protection pour les coureurs ou un point de mire, ne restez pas groupé, repassez à l'avant.

FRANCHISSEMENT D'UN SENS INTERDIT

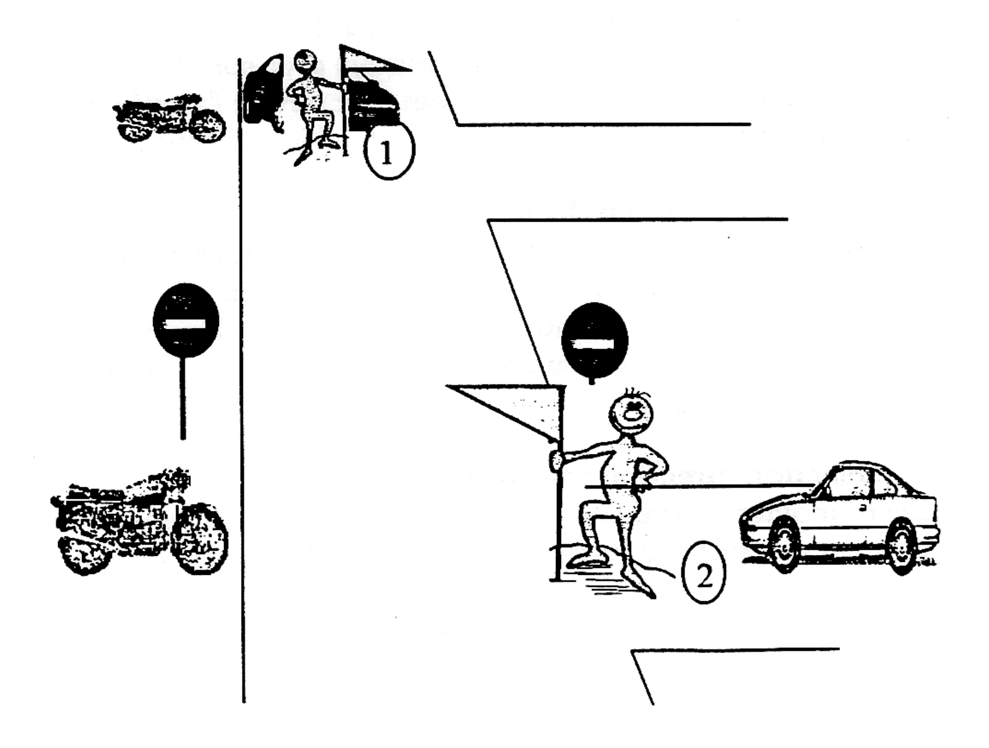
Certains organisateurs obtiennent des autorisations préfectorales qui permettent quelques fois des entorses au code de la route.
Théoriquement ces points dangereux sont tenus par des signaleurs à pied, mais ce n'est pas toujours le cas.
Exemple: le sens interdit.

Un premier motard (N°1) emprunte le sens interdit (s'il n'y a pas d'autre alternative) avec toutes les précautions qui s'imposent, code allumé, sifflet, drapeau si possible.
Arrivée à l'intersection suivante, il stationne sa moto hors trajectoire et signale l'arrivée de la course par le sens interdit.

Un deuxième motard (N°2) s'arrête avant le sens interdit et signale aux usagers le passage de la course. Il prendra les dispositions nécessaires afin de vider la route en sens interdit de tous les usagers, après la mise en place du motard N°2.

Les deux intersections étant neutralisées et la voie en sens interdit libérée, les coureurs peuvent passer en toute sécurité.

Le motard N°1 indique aux coureurs la direction à prendre, avec dextérité, afin qu'ils empruntent le sens interdit.



INTERSECTIONS

N'utilisez jamais votre moto comme barrage routier.

Elle ne doit jamais représenter un obstacle pour les coureurs, même hors trajectoire initiale (les coureurs peuvent se tromper d'itinéraire).
Pour les automobilistes, votre moto en travers de la route n'a aucune signification. Ils seront tentés de la contourner ou risquent de la renverser s'ils sont surpris par votre manœuvre.
Au regard du code de la route, si votre moto est stationnée en travers d'une voie de circulation, vous serez le seul responsable en cas d'accident. Votre assureur s'inspirant du code de la route pour déterminer votre part de responsabilité risque de ne pas vous rembourser vos dégâts matériels.

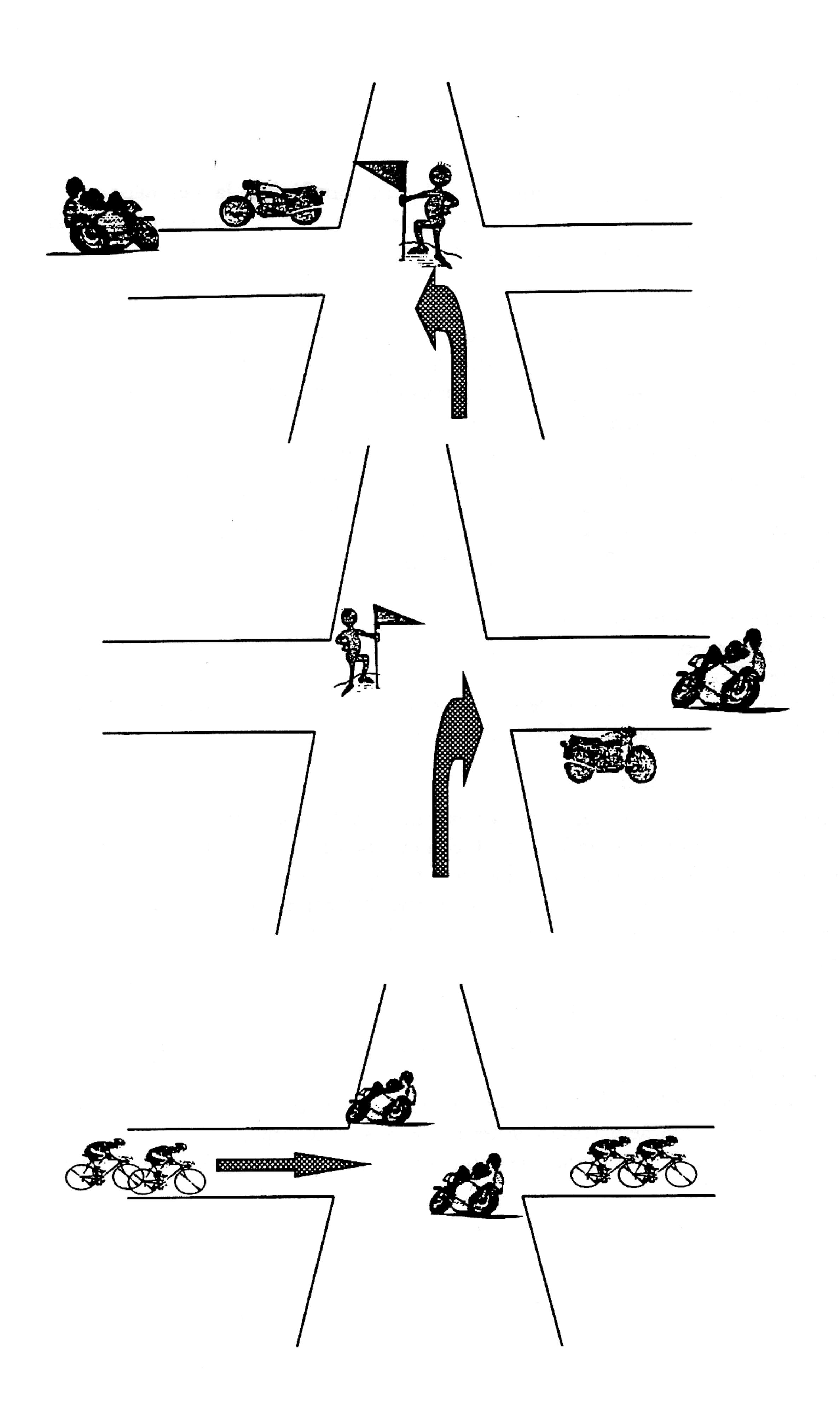
C'est vous qui signalez le passage de la course pas votre moto. Vous devez être visible des coureurs et des autres usagers.

La pointe de votre drapeau indique toujours **le sens de la circulation de la course et la voie prévue par le code de la route**.
Ne prenez pas l'initiative de faire circuler les coureurs sur la partie gauche de la chaussée si cela n'est pas obligatoire. En cas d'accident avec un usager venant en sens inverse, vous serez responsable d'avoir incité les coureurs à ne pas respecter le code de la route.

Intersection direction gauche
Un premier motard stationne sa moto sur le trottoir de droite de la voie de sortie et signale le passage de la course aux usagers avec son drapeau et son siffle.
Un deuxième motard prend de l'avance et signale l'arrivée de la course sur la voie de sortie. Attention les coureurs sont susceptibles de couper le virage.

Intersection direction droite
Un premier motard stationne sa moto hors trajectoire et signale le passage de la course aux usagers avec son drapeau et son sifflet.
Un deuxième motard prend de l'avance et signale l'arrivée de la course sur la voie de sortie. Attention les coureurs vont élargir leur trajectoire au moment de rentrer dans la voie de sortie.

Intersection direction tout droit
Deux motards s'arrêtent de part et d'autre de la chaussée sans descendre de leur moto et redémarrent immédiatement après le passage de la course.



LES RONDS POINTS

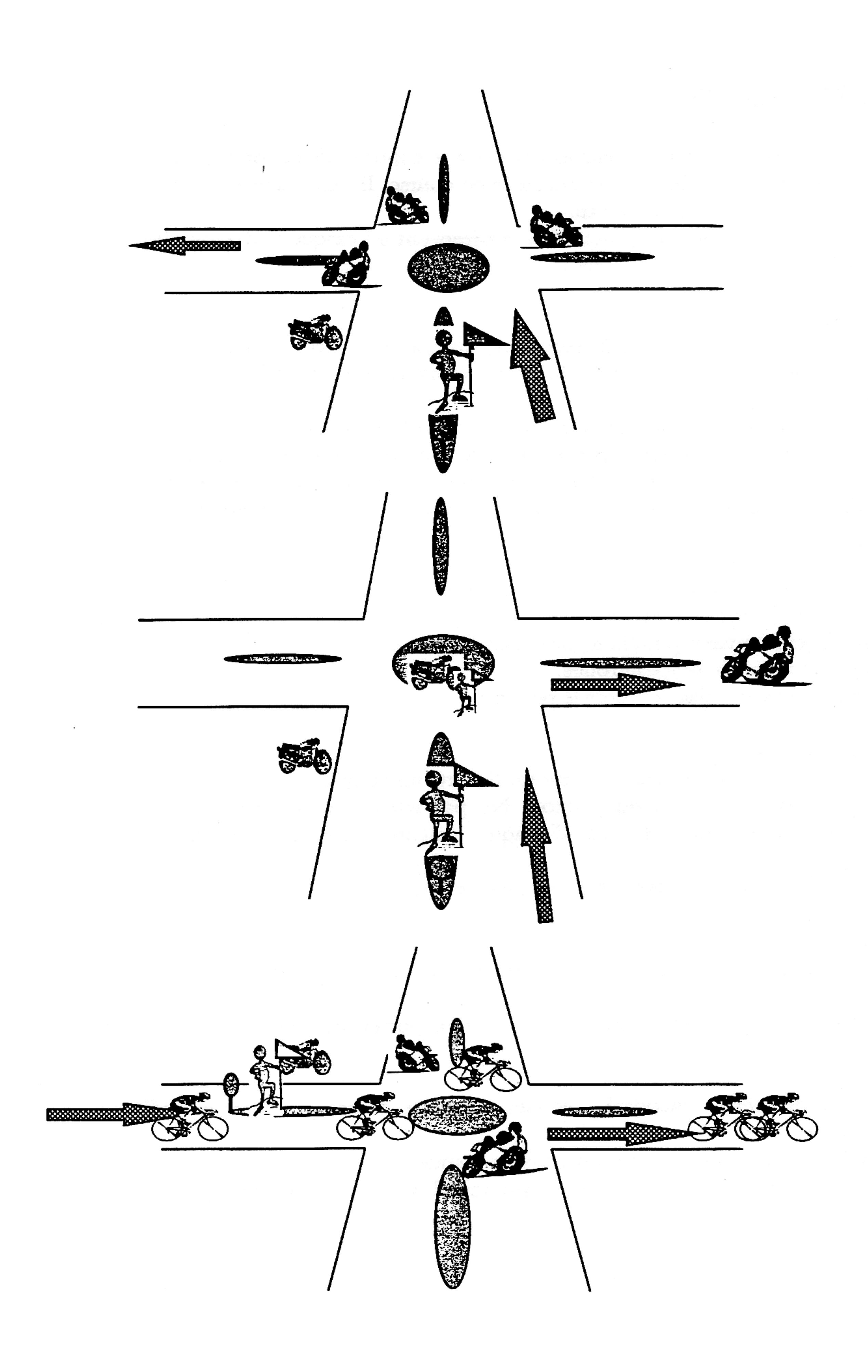
Le premier motard qui arrive sur le rond point privilégiera la neutralisation de l'intersection avant de pré signaler l'îlot en amont. En effet, il vaut mieux intervenir auprès des obstacles mobiles avant ceux qui sont fixes.

Pré signalisation
Si le rond point est déjà neutralisé, un motard signalera l'obstacle central aux coureurs avec son drapeau et son sifflet. Il se placera juste derrière le panneau de pré signalisation (s'il y en un) afin de ne pas se retrouver en situation de danger pour lui-même. Il évitera de placer sa moto sur l'îlot central, ceux-ci étant peu accessibles et pouvant être une source de déséquilibre. D'autre part si les coureurs ainsi que les véhicules suiveurs empruntent les deux côtés de circulation, le motard ne pourra repartir et risque de faire accrocher. Dans ce cas de figure, privilégier le trottoir de gauche. Lorsque vous repartirez, vous ne serez pas gênés par la course ni les usagers neutralisés au niveau du rond point.

Rond point direction gauche
Les motards empruntent le rond point réglementairement par la droite et se placent naturellement aux intersections. Un motard prendra de l'avance afin de signaler l'arrivée de la course sur la voie de sortie. Aucun motard sur le côté gauche du rond point, les coureurs pourraient être tentés de couper.

Rond point direction droite
Un motard se positionne sur le rond point derrière l'îlot central, signale le passage de la course aux usagers et indique la direction à prendre aux coureurs. Sa moto est stationnée le long du rond point central. Un second motard prend de l'avance et signale l'arrivée de la course sur la voie de sortie. Attention à l'entrée dans la voie de sortie, les coureurs risquent d'emprunter la partie gauche de la chaussée suite à leur trajectoire.

Rond point direction tout droit
Un motard prend de l'avance et signale le passage de la course aux usagers circulant en face, au-delà de l'îlot central de sortie.
Deux autres motards se positionnent sur les intersections sans descendre de leur moto et repartent immédiatement après le passage de la course.
Aucune moto sur le rond point, les coureurs pouvant être tentés d'emprunter les deux côtés.



LES PASSAGERS

Lors des épreuves vous serez parfois amenés à transporter divers passagers.
Ces passagers sont définis par le directeur de course. Il peut s'agir de l'ardoisier, le commissaire moto, un cameraman.
Tous ces passagers devront porter obligatoirement un casque et devront être assis à l'endroit sur la moto (cameraman).

L'ardoisier
Il signale les écarts, à partir de 20 secondes, aux coureurs avec son ardoise.
Il se situe dans le premier tiers de la course et navigue entre l'échappée, la contre attaque et le peloton.
Il peut renseigner par radio des numéros de dossards et des écarts.
Il est toujours placé derrière et parfaitement aligné avec le coureur échappé.
Le motard qui transporte l'ardoisier sera attentif à ce qui se passe dans son rétroviseur, car il sera dépassé tout au long de la course par les motards signaleurs.

Le commissaire moto
Il aide au classement final ou des classements intermédiaires soit meilleurs grimpeurs, meilleurs animateurs, primes…
Il contrôle et intervient pour la régularité de l'épreuve.
Il peut faire usage du drapeau rouge.
Généralement il est placé derrière le peloton.

Le cameraman
Il ne monte jamais à l'envers sur la moto. Il porte un casque.
Il ne filme pas au milieu du peloton. Ne pas ralentir les coureurs. Ne pas les visionner par l'avant. En cas d'attaque, attendre quelques secondes avant d'intervenir.
Les interviews sont strictement interdites en course.

Invités
Son considérés comme "**invités**", les personnes désignées par l'organisateur comme tels.
Pour des soucis d'effectif nous éviterons de transporter des invités.

En cas de problème rencontré avec l'un ou l'autre de ces passagers en référer au directeur de course.
Exemple: le commissaire moto n'a pas de casque
Le cameraman insiste pour monter à l'envers sur votre moto.

L'ASSURANCE

Votre assurance personnelle, en règles générales, ne vous couvre pas sur les compétitions sportives. C'est pour cela qu'il faut contracter une assurance auprès de la F.F.C.
Cette assurance est incluse dans votre licence annuelle "service motard".
Mais il faudra à chaque épreuve inscrire votre nom, prénom, marque et numéro de moto sur la feuille d'inscription des véhicules suiveurs. Cette dernière devra être signée par l'organisateur de l'épreuve. Un double sera conservé au sein de l'association.

Pour que l'assurance de la F.F.C. intervienne lors d'un sinistre, il faudra **impérativement** que vous circuliez entre la voiture ouvreuse et la voiture balai au moment de l'incident. Sinon vous ne serez pas indemnisé étant considéré hors épreuve.

Que faire en cas d'accident

Etablir un constat amiable sous cinq jours et le transmettre à l'assurance F.F.C.
En cas d'accident corporel, trois possibilités:

- Constat de police ou de gendarmerie
- Contacter à la fin de l'épreuve le médecin de la course et faire établir un certificat médical (descriptif des blessures).
- Contacter son médecin traitant, de retour de course, et faire établir un certificat médical.

Devant la complexité des procédures d'accident, nous vous conseillons vivement de vous faire représenter par votre assurance personnelle auprés de l'assurance de la F.F.C., par l'intermédiaire de votre protection juridique.
Prévenir un membre du bureau de votre association.

ANNEXES

STABILITE ET TRAJECTOIRE

Stabilité en circulation

Dès que la moto atteint entre 30 et 40 Km/h, elle devient plus facile à diriger et sans intervention du pilote, elle reste en équilibre.
En revanche, plus la vitesse est élevée, plus il est difficile de modifier l'inclinaison de la moto, et plus il est difficile d'aborder un virage en sécurité.

L'angle de chasse

C'est l'angle formé par une verticale et une droite passant par la colonne de direction. Plus cet angle est grand, plus la moto est stable.
C'est le cas des choppers. Mais un angle de chasse important diminue la maniabilité.
A l'opposé, si la direction était totalement verticale, comme elle peut l'être sur un vélo de cirque, la roue deviendrait incontrôlable au moment de la poussée.

Force centrifuge

D'une manière schématique, on peut définir **la force centrifuge** comme étant de **l'énergie accumulée** qui s'oppose au **changement de direction**. Elle entraîne donc la moto vers l'extérieur du virage, et varie ne fonction:

- **De la vitesse**, en roulant 2 fois plus vite, la force centrifuge est 4 fois plus importante.
- **De la masse du véhicule**, plus la moto est chargée, plus la force centrifuge est importante.
- **Du rayon de braquage**, plus le virage est serré, plus la force centrifuge augmente.

Il est nécessaire de compenser la force centrifuge en inclinant la moto vers l'intérieur de la courbe du virage, mais au-delà d'une certaine inclinaison, les pneus perdent leur adhérence et la chute devient inévitable.

La solution unique

Ralentir, adapter la vitesse au rayon de la courbe et contre-braquer. (Le contre-braque se quasi-naturellement : il s'agit de pousser sur la partie **droite du guidon** pour **un virage à**

droite et sur la **partie gauche** pour **un virage à gauche**. La pression ainsi exercée a pour effet de déclencher l'inclinaison de la moto du côté où vous souhaitez aller). Toujours se réserver une marge de sécurité ; par exemple négocier une courbe à une vitesse nettement en dessous de celle qui aurait permis de la passer sans dommage (compte tenu de la visibilité, de la vitesse et de la trajectoire).

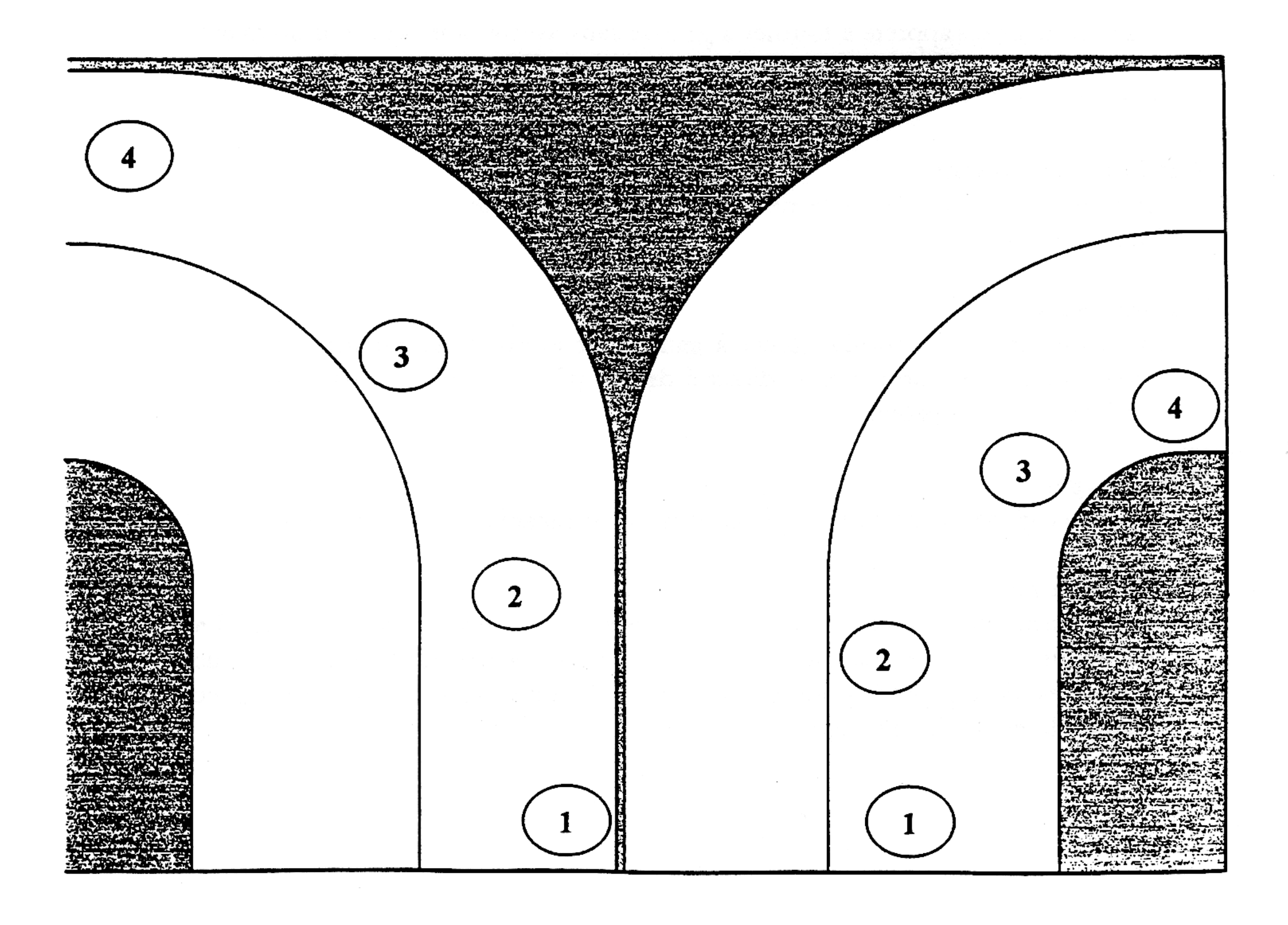
NEGOCIER UN VIRAGE

1- Approche
- **Pour un virage à gauche** : freiner, rétrograder, rester à droite de la voie (le regard, dès le début est dirigé vers la sortie du virage).
- Pour un virage à droite : freiner, rétrograder, se placer à gauche de la voie pour augmenter le champ de vision.

2- Découverte
" monter" dans le virage pour apercevoir la sortie.

3- Période de sollicitation:
- Pour un virage à droite : entraîner la moto vers le point de corde par une inclinaison progressive, sans faire varier la vitesse.
- Pour un virage à gauche : passer prés de l'axe médian de la chaussée.

4- Reprise de stabilité
Redresser la moto et accélérer légèrement.



RISQUES A CONNAITRE

Les sensations éprouvées à moto sont multiples, mais si certaines ont origines identiques, elles n'ont pas forcément le même résultat sur le comportement :
En effet, en circulation, **l'absence de carrosserie et la résistance à l'air** provoquent des sensations de **vulnérabilité** (la notion de fragilité devient évidente puisque le motard et la moto ne bénéficient **d'aucune protection en cas de choc**) mais aussi des sensations de liberté et de griserie de la vitesse.

- **Vérifier que les autres usagers** (directeurs sportifs, coureurs, autres usagers, motards…) ont bien **décelé votre présence** (chercher le regard de l'automobiliste dans son rétroviseur gauche…)

- Mauvaise anticipation…
  Exemple : l'automobiliste qui pense avoir le temps de tourner sur la gauche alors que le motard arrive face à lui…

- **Changement de direction…**
  L'automobiliste s'apprête à tourner à gauche sans avertit alors que le motard est entrain de la dépasser, ou bien une autre éventualité avec erreur imputée au motocycliste, le motard dépasse alors que al voiture veut tourner à gauche.

- **Priorité de passage**
  Le conducteur d'une voiture ne respecte pas la priorité de passage dans une intersection.

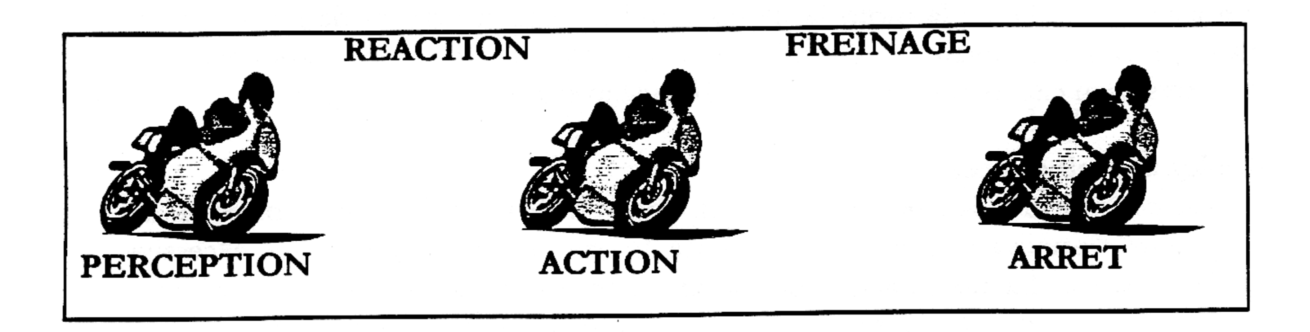
- **Dépassement**
  Avant de dépasser, contrôle direct à gauche, et avant de se rabattre, après le dépassement, faire un contrôle direct à droite. (contrôle direct : jeter un coup d'œil par-dessus l'épaule).

- **Dérapages**
  Chaussée glissante, gravillons, pluies et risque d'aquaplaning, marquage au sol…

- **Virages la nuit**
  Le faisceau du projecteur n'éclaire qu'une partie étroite de la route. La technique du contre-braquage fait que le faisceau éclaire tout droit alors que vous êtes déjà penché pour tourner. La difficulté est donc d'estimer avec justesse le rayon de braquage.

FREINAGE

Distance de freinage = distance parcourue pendant l'action des freins. Elle dépend de la vitesse. Plus la vitesse est élevée, plus la distance de freinage est longue.
Distance parcourue pendant le temps de réaction = distance parcourue entre le moment où e danger est perçu et celui où vous commencez à agir, c'est-à-dire freiner. Elle est évaluée approximativement à la distance parcourue pendant 1 seconde. C'est 25 m parcourus à 90 Km/h. C'est énorme.
Distance d'arrêt = total des distances parcourues (temps de réaction + freinage).



FREINAGE ET REACTION DE LA MOTO

Transfert de charge

Au freinage, report de charge vers l'avant : la fourche s'enfonce et l'arrière est délesté. Il faut donc tendre les bras et raffermir le dos et cuisses pour ne pas glisser sur le réservoir.

Blocage de roue

Un freinage mal dosé et trop fort à l'avant entraîne un blocage de la roue arrière qui est délestée. Une moto chargée renforce l'adhérence et diminue les risques de blocage des roues.

Dérapage

Cause : mauvaise répartition du freinage, ou mauvais réglage des freins, ou freinage appuyé lorsque la moto n'est pas en ligne, rétrogradation violente…

Comment freiner à moto

Il est nécessaire de répartir le dosage du freinage, en théorie, cette répartition oscille entre 60 et 70% pour l'avant et 30 à 40% pour l'arrière.
Pour réussir un bon freinage, il faut réunir plusieurs ingrédients :

- Une bonne technique de freinage (çà s'apprend!)
- De bons pneus aux sculptures apparentes et gonflés à la bonne pression (çà se contrôle)
- Une adhérence maximale sur la route çà dépend des intempéries et de l'état de la chaussée. Le motard n'y peut pas grand-chose, il subit et s'adapte.

ROULER EN GROUPE, Les conseils à suivre…

Tenir son rôle

Dans un groupe il faut un leader, sur la route comme ailleurs. C'est celui qui prend la tête du cortège, qui imprime le rythme à ternir, décrypte la route pour "tirer" les autres sur la bonne voie et garde un œil dans ses rétros afin de vérifier si tout le monde suit. A chaque bifurcation douteuse, il prend soin d'anticiper le changement de direction. S'il distance les autres, non seulement il risque de créer une certaine confusion aux carrefours, mais il peut obliger les moins rapides à rouler au dessus de leurs possibilités pour rattraper, donc à prendre des risques. En queue de peloton, celui qui ferme la marche joue, lui aussi, un rôle important. En calquant son allure sur celle de la moto la moins rapide, il tranquillise les derniers. En cas d'arrêt, il sera également responsable de la signalisation du groupe stationné. Feux de détresse ou clignotants allumés, son véhicule avertit les autres usagers.

Rouler en quinconces

Il n'est pas bon de s'agglutiner en paquet compact. En cas de danger imprévu, les possibilités d'esquive sont nulles et, en outre, le groupe occupe une largeur excessive sur la chaussée. La file indienne donne une impression de groupe bien ordonné, mais c'est la pire des dispositions pour rouler en groupe. A partir de deux motos, il faut apprendre à rouler en quinconce. Positionnés en alternance droite/gauche sur la file, les motos sont beaucoup moins exposées. Imaginez que le premier doive freiner brutalement, si le second est juste derrière, il a toutes les chances de la percuter. A contrario, s'il se trouve à côté, même s'il freine moins fort, la collision sera évitée. Autre avantage du quinconce, chaque pilote conserve un champ de vision suffisamment large.

Les trajectoires

Il va de soir que le quinconce ne vaut qu'en ligne droite. Dès que les virages apparaissent, il faut "allonger" le serpentin afin que chaque véhicule puisse utiliser la trajectoire normale d'une moto solo.

Les dépassements

En groupe, les dépassements réclament une certaine discipline. Sur route, on double chacun son tour. Par mesure de sécurité, on se rabat très vite, le plus à droite possible. Des fois qu'un des suivants, pressé, n'ait pas su attendre son tour, il aura de cette manière la place de s'incérer rapidement.

Le groupe idéal

Rouler en groupe oblige à adopter un rythme sage. Ceux qui craquent peuvent partir se défouler loin devant. Ils réintègreront le paquet plus tard. Enfin, dans la mesure du possible, mieux vaut limiter les sorties à sept ou huit motos. Au-delà, il est préférable de former deux groupes pour plus de fluidité… et de plaisir.

Le plaisir dissipe la sensation de danger.
La tranquillité d'esprit ou la sensation de liberté font oublier
les règles élémentaires de prudence.
Il y a aussi les autres
qui n'ont pas toujours conscience
de votre fragilité…